VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Spraw Wewnętrznych**
(nr 169)
z dnia 14 stycznia 2015 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Spraw Wewnętrznych (nr 169)

14 stycznia 2015 r.

Komisja Spraw Wewnętrznych, obradująca pod przewodnictwem posła **Marka Wójcika (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Ministra Spraw Wewnętrznych oraz Ministra Infrastruktury i Rozwoju na temat ochrony przeciwpożarowej w polskich portach morskich.

W posiedzeniu udział wzięli: **Stanisław Rakoczy** podsekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych wraz ze współpracownikami, **Dorota Pyć** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikiem, **gen. bryg. Wiesław Leśniakiewicz** komendant główny Państwowej Straży Pożarnej wraz ze współpracownikami, **Marek Bieńkowski** dyrektor Departamentu Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego Najwyższej Izby Kontroli, **Cezary Łuczywek** przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich, **Piotr Kurzawa** wicedyrektor Projektu Budowy Terminalu LNG ds. Realizacji, **Marek Szczepaniak** zastępca dyrektora ds. operacyjnych Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, **Robert Sokulski** dyrektor w Zarządzie Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., **Marek Karpiński** dyrektor ds. zabezpieczenia portu w Zarządzie Morskiego Portu Gdynia S.A. wraz ze współpracownikami, **Radosław Hołda** dyrektor Biura Bezpieczeństwa Portu w Zarządzie Morskiego Portu Gdańsk i **Zdzisław Olechnowicz** dyrektor Portowej Straży Pożarnej „Florian".

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jacek Karolak i Anna Pilarska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Marek Wójcik (PO):

Szanowni państwo, otwieram posiedzenie Komisji Spraw Wewnętrznych. Szczególnie serdecznie witam panią minister Dorotę Pyć z Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, pana ministra Stanisława Rakoczego z Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, pana komendanta Leśniakiewicza i wszystkich współpracowników – wiem, że są na sali komendanci wojewódzcy – ale także przedstawicieli zakładowych straży pożarnych. Proponuję najpierw wysłuchać informacji ministrów, a później przejdziemy do dyskusji, w której będą mogli też uczestniczyć przedstawiciele zakładowych straży pożarnych, jeżeli będą chcieli, natomiast póki co oddaję głos panu ministrowi Rakoczemu.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych Stanisław Rakoczy:

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, informacja, którą przekazaliśmy Wysokiej Komisji, liczy siedem stron, mam ją w tej chwili w ręku i oczywiście mogę ją państwu przedstawić, ale nie sądzę, żeby było to potrzebne. Chciałbym tylko zwrócić uwagę na takie rzeczy, które się stały, mianowicie na działania dwóch resortów w przedmiotowym zakresie, które realizowane są na bieżąco w ramach dwustronnej współpracy, do jakiej zostali zobowiązani ministrowie we wspólnym wystąpieniu do komisji sejmowych – to było wystąpienie z dnia 11 stycznia ub.r.

Resort spraw wewnętrznych z dużym wsparciem i oczywiście w porozumieniu z Państwową Strażą Pożarną wywiązał się z nałożonego na ministra spraw wewnętrznych zadania i opracował jednolity standard oceny ryzyka celem dokonania dalszych cząstkowych analiz związanych z powstawaniem pożarów na terenie portów morskich. Efektem prowadzonych na szczeblu eksperckim prac jest projekt dwóch wariantów metodyki oceny zagrożeń oraz propozycja zabezpieczenia operacyjnego portów morskich. Materiały te, opracowane przez Komendę Główną PSP przy współpracy komend wojewódz-

kich PSP w Gdańsku i Szczecinie, których komendanci wojewódzcy są tutaj obecni, zostały przekazane przez MSW do ówczesnego Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w maju 2013 r. Obecnie trwają szczegółowe konsultacje między MSW a MIiR, dotyczące przekazanego przez resort spraw wewnętrznych projektu zabezpieczenia operacyjnego portów morskich w zakresie oceny i ewentualnego uzupełnienia zaproponowanej przez MSW metodyki oceny ryzyka oraz analizy poziomu aktualnego zabezpieczenia operacyjnego portów w stosunku do oczekiwanego stanu, standardu zabezpieczenia, o którym myślimy, wraz ze skutkami wdrożenia. Cała reszta szczegółowych informacji zawarta jest w materiale pisemnym, który został państwu przekazany. Myślę, że my również chcielibyśmy wysłuchać przedstawicieli straży pożarnych z portów morskich i dowiedzieć się, jak to dzisiaj wygląda w państwa ocenie, jaki jest państwa stosunek do zaproponowanych rozwiązań. Również pani minister dopowie jeszcze parę słów od strony Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Jesteśmy do państwa dyspozycji – zarówno ja, komendant główny, jak i panowie komendanci – w razie ewentualnej dyskusji. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Wójcik (PO):

Dziękuję bardzo. Tak jak powiedział pan minister, zarówno MSW, jak i MIiR przedstawiło nam szczegółowe informacje, łącznie z danymi dotyczącymi sprzętu, którym dysponują straże w celu zapewnienia bezpieczeństwa pożarowego w portach. Pani minister, bardzo proszę o przedstawienie informacji.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Dorota Pyć:

Szanowny panie przewodniczący, szanowna Komisjo, szanowni państwo, przede wszystkim chciałabym bardzo podziękować na zaproszenie na dzisiejsze posiedzenie Komisji Spraw Wewnętrznych. Dziękuję również Komisji za zainteresowanie sprawami bezpieczeństwa portów morskich od strony ochrony przeciwpożarowej. Przy tej okazji chciałam również bardzo serdecznie podziękować panu ministrowi Rakoczemu oraz panu komendantowi Leśniakiewiczowi za bardzo dobrze układającą się współpracę i wkład MSW oraz PSP w działania, które już zostały podjęte oraz w stosunku do przyszłych działań, które wypracowujemy i które będą miały na celu przede wszystkim właściwe zabezpieczenie polskich portów morskich przez zagrożeniem pożarowym. Dziękuję przy tej okazji również zarządom portów morskich za dbałość o utrzymanie ochrony przeciwpożarowej w portach na należytym poziomie, zgodnie z przepisami ustawy o ochronie przeciwpożarowej oraz innych ustaw, a także portowym strażom pożarnym oraz portowym służbom ratowniczym za dotychczasową służbę i bardzo cenny głos w dyskusji, który pozwala na to, aby w przyszłości nasze działania były lepiej programowane.

Oczywiście, szanowni państwo, na wstępie pragnę przypomnieć, że dzisiejszy temat ochrony przeciwpożarowej portów morskich wzbudza wiele dyskusji z powodu nieuniknionych zmian. Są one związane z koniecznością wymiany floty statków pożarniczych, które od lat 70. ubiegłego stulecia pełnią służbę w polskich portach. Wszyscy dobrze wiemy, że koszt takiej wymiany, modernizacji jest bardzo duży i wymaga długich przygotowań, które obejmują i analizy, i ekspertyzy, i przede wszystkim bardzo dokładne wyliczenia i w zasadzie od tego tematu chciałabym zacząć przedstawianie informacji dotyczącej ochrony przeciwpożarowej w portach morskich.

Szanowni państwo, w ubiegłym roku powołano kilka zespołów i grup roboczych, o czym wspomniał również pan minister Rakoczy, które pracują nad poszczególnymi elementami bardzo ważnego systemowego rozwiązania kwestii ochrony przeciwpożarowej portów morskich. Pierwszy zespół złożony jest ze specjalistow PSP, specjalistów z urzędów morskich, służby SAR (Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa), oczywiście MSW, MIiR oraz osób, które są bezpośrednio zaangażowane w prace w zarządach morskich portów. Celem jest opracowanie jednolitego standardu oceny zagrożenia pożarowego, na podstawie którego przeprowadzona zostanie analiza ryzyka pożarowego w portach, o czym wspomniał pan minister. Spośród zaproponowanych przez MSW wariantów oceny zagrożenia pożarowego zespół wybrał tzw. indeksową ocenę zagrożenia, która będzie polegać na: po pierwsze, ustaleniu kategorii i kryteriów zagrożeń, co się wiąże z powierzchnią portu, wielkością przeładunku określonych towarów, substancji;

po drugie, na określeniu stopnia zagrożenia dla każdej z kategorii zagrożeń i wreszcie po trzecie, na stworzeniu analizy, arkusza oceny zagrożenia w postaci matrycy, w celu uzyskania wypadkowego stopnia zagrożenia pożarowego.

Pragnę przypomnieć, że pismem z dnia 4 grudnia 2014 r. Komendant Główny PSP zaakceptował propozycję wypracowaną przez grupę roboczą złożoną z przedstawicieli administracji morskiej dotyczącą rozszerzenia metodyki oceny zagrożenia pożarowego o dodatkowe kwestie, a w zasadzie o dodatkowe kryteria związane ze specyfiką portów morskich oraz ze specyfiką działalności, która prowadzona jest w portach morskich. W styczniu tego roku MIiR powołało zespół przygotowujący merytoryczną bazę dla projektowanych przepisów, dookreślających zakres i formę nadzoru przeciwpożarowego organów administracji morskiej w polskich portach morskich. Planowane jest również powołanie zespołu, którego zadaniem będzie opracowanie specyfikacji niezbędnej do przeprowadzenia procedury zamówienia publicznego dotyczącego analizy zagrożenia pożarowego w polskich portach morskich.

Szanowni państwo, niezależnie od tych prac z inicjatywy Dowódcy Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych RP, który pełni funkcję przewodniczącego Rady SAR, powołano grupę roboczą, której celem było wypracowanie propozycji zmian legislacyjnych umożliwiających udział sił i środków PSP w działaniach ratowniczych poza obszarem lądowym terytorium RP. Jak widać, w proces tworzenia systemowego rozwiązania kwestii ochrony przeciwpożarowej portów morskich jest zaangażowane bardzo szerokie grono specjalistów. Prace nad tym zagadnieniem są traktowane przez MIiR, i z całą pewnością również przez MSW, jako priorytetowe i jako takie, które powinny być bardzo dobrze zaprogramowane, ponieważ niezwykle istotna jest najwyższa staranność przy prawidłowości wypracowanych propozycji i już konkretnych rozwiązań w przełożeniu na możliwość ich realizacji.

Planowanym efektem wymienionych przeze mnie przed chwilą działań jest uzyskanie obiektywnej informacji na temat aktualnego i potencjalnego zagrożenia pożarowego w portach morskich, a następnie zestawienie tej informacji z aktualnym, obowiązującym dzisiaj czy istniejącym zabezpieczeniem portów, a w przyszłości również prowadzenie ewentualnych działań naprawczych, tak bardzo istotnych. Jednocześnie projektowany jest akt prawny regulujący kwestie nadzoru przeciwpożarowego organów administracji morskiej w portach i przystaniach morskich, do którego w obowiązującym porządku prawnym odnosi się ustawa o obszarach morskich RP i administracji morskiej w jednym na dzień dzisiejszy zaledwie podpunkcie art. 42.

Szanowny panie przewodniczący, szanowna Komisjo, szanowni państwo, chciałabym teraz poprosić pana Wojciecha Zdanowicza, który jest zastępcą dyrektora Departamentu Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi w MIiR, o przedstawienie krótkiej prezentacji dotyczącej ochrony przeciwpożarowej w polskich portach morskich, jeżeli pan przewodniczący pozwoli.

Przewodniczący poseł Marek Wójcik (PO):

Tak, oczywiście, proszę bardzo. Rozumiem, że pan dysponuje rzutnikiem, tak? Potrzebuje pan chwilę przerwy? W takim razie pięć minut przerwy. Prawdę mówiąc, wolałbym, żeby pan wcześniej zasygnalizował sekretariatowi Komisji, że będzie pan…

Głos z sali:

Sygnalizował.

Przewodniczący poseł Marek Wójcik (PO):

W takim razie pięć minut przerwy.

[Po przerwie]

Przewodniczący poseł Marek Wójcik (PO):

Wznawiam posiedzenie Komisji po tej technicznej przerwie, bardzo proszę wszystkich o zajęcie miejsc, panią poseł również. Proszę o przedstawienie prezentacji.

Zastępca dyrektora Departamentu Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju Wojciech Zdanowicz:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący, dziękuję bardzo, pani minister. Szanowna Komisjo, szanowni państwo, chcielibyśmy zaprezentować krótką informację o ochronie przeciwpożarowej w polskich portach, zaznaczając, że ta ochrona przeciwpożarowa obejmuje dwa elementy. Należy podkreślić, że jest to ochrona przeciwpożarowa samych obiektów i terenów portowych, ale również ochrona ochrona przeciwpożarowa statków zawijających do portów morskich, jako obiektów, które mogą wymagać zapewnienia ochrony przeciwpożarowej od strony wody. I właśnie od statków chciałbym rozpocząć prezentację.

Pragnę zwrócić państwa uwagę na bardzo istotny fakt, że statek sam w sobie jest i powinien być urządzeniem, obiektem przystosowanym do samodzielnej obrony przed wystąpieniem pożaru, jak i do jego zwalczania, na pokładzie samego statku. Sposób przystosowania statku do zapobiegania i zwalczania pożarów na jego pokładzie określają przepisy Międzynarodowej Organizacji Morskiej, IMO, i one dotyczą wszystkich statków na całym świecie, więc nie tylko polskich statków, ale wszystkich statków zawijających do polskich portów. Przepisy te tworzone są na podstawie doświadczeń i wypadków oraz dostępnych rozwiązań technologicznych przez ekspertów związanych konkretnie już z bezpieczeństwem przeciwpożarowym statków. Należy zaznaczyć, że przepisy te są ciągle aktualizowane, biorąc pod uwagę nowe wypadki, a także nowe dostępne rozwiązania technologiczne.

Podstawowym aktem, który należy wskazać jako regulujący sprawę ochrony przeciwpożarowej statków, jest konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, Konwencja SOLAS, której jeden z najbardziej obszernych rozdziałów jest poświęcony sprawom ochrony przeciwpożarowej. Rozdział ten kompleksowo reguluje sprawy ochrony przeciwpożarowej statków, zaczynając od wymagań konstrukcyjnych, przez wyposażenie tych statków, aż po wymagania operacyjne. Na podstawie Konwencji SOLAS stworzone zostały szczegółowe przepisy dotyczące ochrony przeciwpożarowej statków w postaci tzw. kodeksów. Mając na uwadze całość tych przepisów konstrukcyjnych i technicznych, określono również szczegółowe wymagania w zakresie kwalifikacji marynarzy, tak aby załogi statków były przygotowane i potrafiły wykorzystać dostępny na statku sprzęt.

Przedstawiając w dużym skrócie wymagania szczegółowe, na początku należy wskazać, że statek już na etapie projektowania i budowy jest konstrukcyjnie przygotowany w celu ograniczenia ryzyka powstania pożaru i rozprzestrzeniania tego pożaru. Dzieje się to m.in. dzięki zastosowaniu właściwego podziału konstrukcyjnego pokładów, pomieszczeń i przestrzeni statkowych oraz właściwych materiałów, które te przestrzenie rozdzielają. Jako drugi element należy wskazać przepisy regulujące sprawę wyposażenia statków w odpowiednie stałe instalacje gaśnicze, instalacje wykrywcze oraz mobilny sprzęt do zwalczania pożarów, a także w środki ochrony własnej, jakimi musi dysponować załoga, aby być w stanie z tym pożarem na pokładzie walczyć. W dalszej kolejności należy wymienić wymagania dotyczące eksploatacji statków, przewidujące wprowadzenie odpowiednich procedur i systemu szkoleń oraz ćwiczeń dla załóg statków, tak aby swoim działaniem załogi nie powodowały ryzyka wystąpienia pożaru i były w stanie właściwie utrzymywać dostępne na statku urządzenia i instalacje oraz w zorganizowany sposób zwalczać ewentualność wystąpienia pożaru. Ostatnim, ale może najważniejszym elementem w systemie ochrony przeciwpożarowej jest oczywiście człowiek, a więc mamy tu wymagania wspomnianej wcześniej Konwencji STCW, której celem jest zapewnienie, aby każdy członek załogi, w zależności od zajmowanego stanowiska, był odpowiednio przeszkolony i świadomy w zakresie ochrony przeciwpożarowej statków. Na slajdzie widzą państwo przykładowe kursy odnoszące się do ochrony przeciwpożarowej, jakie musi odbyć dany członek załogi w zależności od zajmowanego stanowiska oraz od rodzaju statku, na którym pracuje.

Podsumowując, należy zauważyć, że statek jest konstrukcyjnie, a razem z przeszkoloną załogą również operacyjnie przygotowany do zapewnienia sobie własnej ochrony przeciwpożarowej. Kontrole w zakresie tego, aby te statki rzeczywiście spełniały wymagania, przeprowadzają inspekcje w portach na całym świecie i w przypadku kiedy taka inspekcja wykryje nieprawidłowości m.in. w zakresie ochrony przeciwpożarowej, statki

te są zatrzymywane i niewypuszczane z portu do momentu dostosowania ich stanu do obowiązujących przepisów.

Mając na uwadze zabezpieczenie przeciwpożarowe statków, przejdźmy do ochrony przeciwpożarowej portów morskich, które są miejscem, gdzie odbywają się przeładunki, naprawy statków, czyli gdzie statki są po prostu obsługiwane. Porty morskie, w tym porty o podstawowym znaczeniu, czyli Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście, zdefiniowane są w przepisach ustawy o portach i przystaniach morskich – jest to ustawa z 20 grudnia 1996 r. – i z uwagi na fakt, że to właśnie w portach morskich o podstawowym znaczeniu dla polskiej gospodarki odbywa się większość przeładunków, w tym właściwie wszystkie przeładunki materiałów niebezpiecznych, skupimy się na tych właśnie portach.

Na początku należy wskazać, że obowiązki w zakresie ochrony przeciwpożarowej reguluje ustawa z 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej, która nakłada na właściciela, zarządcę lub użytkownika obiektu czy terenu obowiązek zapewnienia ochrony przeciwpożarowej tego terenu. W portach o podstawowym znaczeniu oznacza to, że obowiązek zapewnienia ochrony przeciwpożarowej nałożony jest na zarządzających terenami portowymi, czyli zarządy portów, ale również na podmioty działające w obrębie tych portów, użytkujących obiekty i tereny portowe. W ramach prowadzonej działalności zarządy portów zapewniają m.in. właściwe funkcjonowanie ochrony przeciwpożarowej na zarządzanych przez siebie terenach. Polega to na zapewnieniu funkcjonowania portowych straży pożarnych, funkcjonowania stałych instalacji gaśniczych oraz instalacji wykrywczych, a także na koordynowaniu działań ratowniczo-gaśniczych na terenach portów.

Jeżeli chodzi o wyposażenie, to obszary portowe dysponują instalacjami hydrantowymi, przenośnym sprzętem gaśniczym, punktami alarmowymi, ustaloną siecią dróg ewakuacji, a w obiektach i nabrzeżach, gdzie prowadzone są przeładunki materiałów niebezpiecznych, np. substancji ropopochodnych, stosowane są dodatkowe środki ochrony przeciwpożarowej. Takie obiekty wyposażone są w specjalne instalacje wykrywcze oraz stałe instalacje gaśnicze, które widzą państwo na zdjęciach. Są to m.in. instalacje zraszaczowe, monitory wodne czy monitory wodno-pianowe. Instalacje te są zdolne do podawania środka gaśniczego na dużą odległość, również z możliwością – tak jak widzimy na zdjęciu z prawej strony na dole – zdalnego sterowania.

Oczywiście jednym z najistotniejszych elementów ochrony przeciwpożarowej są wymienione wcześniej portowe straże pożarne czy portowe służby ratownicze stanowiące specjalne formacje strażackie przystosowane i przygotowane do walki z pożarami od strony lądu i od strony wody na terenach portowych, wyposażone w wozy strażackie i statki pożarnicze oraz oczywiście obsadzone właściwie wykwalifikowaną załogą. Służby straży portowych utrzymywane są w całodobowej gotowości, a szczegóły funkcjonowania określone są w regulaminach organizacyjnych tych służb, zatwierdzanych m. in. przez właściwego wojewódzkiego komendanta PSP. W ramach straży portowych funkcjonują całodobowe centra alarmowe odbierające zgłoszenia o zagrożeniach i incydentach na terenie całego portu. Przepływ informacji i podejmowanie właściwych działań odbywa się zgodnie z wcześniej ustalonymi procedurami. Tutaj mamy przykładowy schemat działania akurat zarządu portów Szczecin i Świnoujście. Zatem podejmowanie działań odbywa się zgodnie z procedurami, ustalonymi na podstawie regulaminów oraz porozumień z PSP oraz z innymi służbami, które są odpowiedzialne za kwestie ochrony przeciwpożarowej.

Tak jak już wspomniał pan minister i pani minister, szczegółowe informacje o siłach i środkach znajdujących się na wyposażeniu poszczególnych straży zostały wcześniej przekazane, w związku z czym nie będziemy już omawiać tego, jakim sprzętem dysponują poszczególne porty, i na tym chciałbym tę krótką prezentację zakończyć. Tak wygląda obecnie zabezpieczenie przeciwpożarowe portów. Jeżeli państwo są zainteresowani bardziej szczegółowymi informacjami o poszczególnych portach albo ewentualnie zabezpieczeniem przeciwpożarowym terminali, gdzie przeładowywane są substancje niebezpieczne, możemy poprosić obecnych tu przedstawicieli zarządów portów czy Polskiego LNG o zaprezentowanie takich informacji – ale to już jeśli państwo będą zainteresowani. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Wójcik (PO):

Dziękuję. Myślę, że informacja na temat gazoportu byłaby dla Komisji ciekawa. Nie wiem, czy jesteście państwo przygotowani do tego, żeby taką informację przedstawić, ale jeśli tak, to bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Prosiłabym pana Piotra Kurzawę, który jest dyrektorem Projektu Budowy Terminalu LNG z Polskiego LNG S.A. Proszę bardzo.

Wicedyrektor Projektu Budowy Terminalu LNG ds. Realizacji Piotr Kurzawa:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, jeżeli państwo pozwolicie, to ja nie wyświetlę prezentacji, którą mam, ze względu na to, że szanuję państwa czas; mam informację, którą mogę przedstawić werbalnie, oczywiście w każdej chwili na żądanie ją uzupełnimy.

Jako dyrektor projektu w Polskim LNG jestem odpowiedzialny za wybudowanie terminalu do odbioru i regazyfikacji skroplonego gazu, który będzie dostarczany drogą morską. Terminal w tej chwili jest już w fazie końcowej budowy i ważnym aspektem jest sprawa ochrony przeciwpożarowej. Podstawą do sporządzenia projektów ochrony przed zagrożeniami pożarowymi i wybuchowymi były analizy przeprowadzone przez generalnego realizatora inwestycji – wszystko w ramach umowy ryczałtowej. Analiza składała się z zasadniczych opracowań, tj. ilościowej analizy ryzyka, tzw. QRA, oraz analizy zagrożeń i zdolności operacyjnych – w żargonie budowlano-przemysłowym, analiza HAZOP. W oparciu o wnioski z tych dwóch analiz wyznaczono kryteria i na tej podstawie sporządzono konkretne projekty techniczne wykonawcze dla poszczególnych elementów instalacji zabezpieczających, jak również dla konstrukcji oraz dla samej instalacji technologicznej. Te projekty były poddane ocenie rzeczoznawców do spraw ochrony przeciwpożarowej, zgodnie z obowiązującym w Polsce prawem.

Obszar terminala podzielono pod względem zagrożeń na strefy: jest to obszar procesowy, obszar wydmuchów, obszar załadunku cystern oraz dwa jakby wydzielone obiekty –zbiorniki LNG i platformę rozładunkową tankowca ciekłego gazu – i do tego dostosowano odpowiednie środki techniczne w celu wykrywania, zapobiegania pożarom i w ostateczności również gaszenia. Filozofia działania wszystkich systemów przeciwpożarowych zakłada nadrzędność niezawodności, co w praktyce oznacza, że podstawowe systemy praktycznie w 100% są zdublowane, są podwójne, zarówno jeżeli chodzi o wykrywanie, jak i później gaszenie. Oczywiście przy projektowaniu wzięto pod uwagę sprawy związane z ochroną życia, ale też zabezpieczenie środowiska i do tego dobierano odpowiednie środki techniczne.

W skład systemu ochrony przeciwpożarowej wchodzą następujące składniki: zabezpieczenia biernej ochrony pożarowej, zabezpieczenia aktywnej ochrony pożarowej, czyli zintegrowany system zarządzania bezpieczeństwem pożarowym, aktywna ochrona przeciwpożarowa i mobilny sprzęt przeciwpożarowy. Trzecim elementem systemu ochrony przeciwpożarowej, bez którego to wszystko nie byłoby kompletne, jest jednostka ratowniczo-gaśnicza PSP i najogólniej rzecz biorąc, współpraca naszej spółki z PSP. Jeżeli chodzi o zabezpieczenia bierne ochrony przeciwpożarowej w obiektach, które są objęte scenariuszami pożaru, zastosowano typowe zabezpieczenia konstrukcyjne, ogniochronne, do wymaganego stopnia ochrony przeciwpożarowej od 30 do 120 minut. Odpowiednie budynki były analizowane i przeliczane również z punktu widzenia ich odporności na wybuch.

Jeżeli chodzi o zbiorniki magazynowe LNG, założeniem jest to, że nie nastąpi z nich wyciek, który powodowałby zagrożenie wybuchowe bądź zagrożenie pożarowe. Jest to konstrukcja typu *full containment*, tzn. że zbiornik jest w pełni szczelny. W praktyce wygląda to w ten sposób, że jest kilka warstw. Pierwsza to zbiornik właściwy, w którym znajduje się gaz skroplony, wykonany ze stali odpornej na niskie temperatury. Jak wiadomo, w niskich temperaturach stal traci dużą część ze swoich właściwości mechanicznych, dlatego zastosowano specjalną stal – można powiedzieć, że jest to stal kwasoodporna, jej skład chemiczny jest zbliżony do stali kwasoodpornej. Następnie jest otwarte naczynie – my to nazywamy ochroną naroża – i polega to na tym, że w przypadku wycieku, gdyby nastąpiło rozszczelnienie tego wewnętrznego zbiornika, ciekły gaz zbiera

się w tym otwartym naczyniu, przez co nie dopuszcza się do bezpośredniego kontaktu zimnego, ciekłego gazu z konstrukcją betonową zbiornika. Trzecim zabezpieczeniem jest konstrukcja betonowa. Jest to płyta, która ma od 2 m do 80 cm grubości, na tym są ściany betonowe zbrojone odpowiednią stalą zbrojeniową o właściwościach kriogenicznych, która zachowuje swoją wytrzymałość w warunkach obniżonej temperatury – ściany mają grubość 80 cm – i na tym jest kopuła żelbetowa o zmiennej grubości, od 80 do 40 cm. Na tym zamontowano również odpowiednie systemy wykrywania i gaszenia.

Jeżeli chodzi o zintegrowany system zarządzania bezpieczeństwem pożarowym, to w jego skład wchodzi szereg różnych systemów – może nie będę ich wszystkich wymieniał, ale w naszej terminologii kontraktowej, budowlanej jest to w sumie siedem systemów: systemy detekcji pożarów, systemy alarmowe, systemy wykrywania, detekcji, zarówno dymu, jak i temperatury, redundantne, czyli zdwojone szafy sterownicze, stanowiska i pomieszczenia, w których znajdują się centrale przeciwpożarowe i obliczeniowe, również posiadające swoje własne systemy zabezpieczenia przeciwpożarowego. Oczywiście tak jak wszędzie w tego rodzaju obiektach przemysłowych jest tu system zarządzania bezpieczeństwem, system optyczno-akustyczny. System wykrywania zapewnia rozdzielenie zjawisk, identyfikację zjawisk strumieniowego wycieku gazu ciekłego, uwolnienia gazu bądź zapłonu.

Oprócz systemów *stricte* przeciwpożarowych jest jeszcze zaprojektowana cała procedura zabezpieczenia przed wyciekiem. Najogólniej rzecz biorąc, są to urządzenia, które wykrywają po stronie technologicznej – nie po stronie zagrożenia ogniowego, tylko od strony procesu – ubytki, potencjalne wycieki, spadki ciśnienia, które mogą oznaczać rozszczelnienia, co przekłada się w systemie zarządzania, w systemie automatyki na odpowiednie zamykanie zaworów. Czas zamykania zaworów jest liczony w milisekundach, w niektórych przypadkach w sekundach, co przy ilościach gazu, który tam przepływa, powoduje dziesiątki bądź setki metrów sześciennych – tu bym chyba przesadził – dziesiątki metrów sześciennych ciekłego gazu, który następnie podlega wrzeniu, wytwarza się frakcja, sekcja gazowa i wtedy powstaje mieszanka, która może ulec zapłonowi bądź wybuchowi, natomiast my przeciwdziałamy temu poprzez odcięcie źródła zagrożenia ogniowego, po prostu odcięcie paliwa. Typowe błędy, które mogą wystąpić w przypadku takich systemów, również są pokryte systemem detekcji i przeciwdziałania, a są to: awaria zasilania, awaria jednostki centralnej, awaria szyny zbiorczej, awaria sieci komunikacyjnej, awaria sterownika.

Jeżeli chodzi o realizację ochrony przeciwpożarowej, to generalnie mamy na terminalu dwa systemy gaszenia wodą: jest to system instalacji wody słodkiej i gaszenie wodą morską. Jeśli chodzi o wodę słodką, to mamy zbiornik o pojemności około 600 m^3 – przepraszam, tu jest 700 m^3 – który wystarcza na około trzygodzinną akcję gaśniczą. Natomiast jest również system gaszenia wodą morską, na pirsie zainstalowana jest pompa wody morskiej. Systemy gaśnicze są podwójne, z tym że w przypadku uruchomienia się monitorów wodnych i innych instalacji tryskaczowych w pierwszej chwili są one zasilane wodą słodką, po czym są one przełączane na wodę morską po to, żeby uniknąć sytuacji braku wody w instalacji gaśniczej w trakcie akcji pożarowej. Systemy zasilania w wodę również są zabezpieczone dla poboru wody morskiej, np. są dwie pompy, jedna zasadnicza pompa jest zasilana energią elektryczną, a w przypadku zaniku energii elektrycznej jest druga pompa o tej samej wydajności napędzana silnikiem dieslowskim, który się włącza automatycznie, więc w ten sposób… Może już nie będę wchodził w szczegóły, ponieważ z powodu tremy jestem gotów mówić o danych technicznych, za co przepraszam.

Na koniec chciałem powiedzieć jeszcze, że Polskie LNG w tej chwili jest w trakcie przetargu na wybudowanie jednostki ratowniczo-gaśniczej, którą przejmie PSP. Jednostka, o ile wiem, ma numer 501 i jesteśmy w końcowej fazie przetargu na wybudowanie i wyposażenie tej jednostki. Niezależnie od tego w ramach kontraktu z generalnym realizatorem inwestycji przewidziane jest również dostarczenie specjalistycznego ciężkiego wozu bojowego, którego wyposażenie ustaliliśmy z dowództwem PSP. Dziękuję, czy to wystarczy?

Przewodniczący poseł Marek Wójcik (PO):

Dziękuję. Myślę, że szczegółowość informacji była wystarczająca dla Komisji. Jeszcze pan minister chciał zabrać głos.

Podsekretarz stanu w MSW Stanisław Rakoczy:

Bardzo krótko. Chciałbym dodać, abyście państwo zwrócili uwagę, że w przypadku gazoportu ze względu na strategiczne znaczenie tego obiektu, jak i specyfikę zagrożeń, które tam mogą wystąpić – oby się nigdy żadne nieszczęście nie wydarzyło – ochronę przeciwpożarową przejmujemy niejako w szczególny sposób, dlatego że nie tworzymy zakładowych straży pożarnych, tylko przejmuje ją PSP, specjalnie utworzona jednostka ratowniczo-gaśnicza. Ze strony MSW zostały poniesione już nakłady na zapewnienie obsady etatowej strażaków i tu podziękowania dla Komisji Spraw Wewnętrznych, dla pana posła Oświęcimskiego, który w imieniu Komisji referował na posiedzeniu Komisji Finansów Publicznych przyznane w budżecie zwiększenie środków koniecznych do zapewnienia pełnej obsady etatowej. Jest tutaj obecny komendant wojewódzki pan gen. Cegiełka, który może potwierdzić, że już się rozpoczyna nabór. Myślę, że wraz ze startem gazoportu, a może nawet wcześniej strażacy z tejże jednostki… Oczywiście jest to wszystko na bieżąco również sprawdzane i monitorowane w czasie powstawania tych obiektów, żeby zapewnić zgodność ze standardami. Strażacy będą gotowi do zapewnienia bezpieczeństwa pożarowego, to tyle.

Przewodniczący poseł Marek Wójcik (PO):

Dziękuję, rozumiem, że statek gaśniczy, o którym pan mówił, i wozy – czy jeden wóz, tak? – to jest sprzęt, który będzie kupiony przez spółkę i przekazany PSP?

Wicedyrektor Projektu Budowy Terminalu LNG Piotr Kurzawa:

Statek nie, wóz bojowy tak, plus dodatkowe wyposażenie uzgodnione z komendą PSP.

Przewodniczący poseł Marek Wójcik (PO):

Dobrze, dziękuję bardzo. Tak, panie generale?

Komendant główny Państwowej Straży Pożarnej gen. bryg. Wiesław Leśniakiewicz:

Właściwie cały obiekt, wraz ze sprzętem, będzie kupiony w ramach tej inwestycji i przeznaczony dla PSP. Taki jest układ, że spółka przygotowuje całą jednostkę ratowniczo-gaśniczą do wykonywania tych zadań. To jest dla nas korzystne, bo choć nasza jednostka tam funkcjonowała, to jedynie w formule pogotowia, nie był to pełen zasób, który jest opisany w prawie, dotyczący jednostki ratowniczo-gaśniczej, a właśnie dzięki etatom z MSW ta jednostka zostanie utworzona. Ale przede wszystkim obiekty i sprzęt są realizowane w ramach tej inwestycji, to nie obciąża budżetu państwa.

Przewodniczący poseł Marek Wójcik (PO):

Dziękuję bardzo. Czy na tym etapie, jeżeli chodzi o całość informacji rządu, pani minister lub pan minister coś jeszcze chcieliby dodać? Rozumiem, że nie. W takim razie otwieramy dyskusję. Oczywiście głos będą mieli posłowie, natomiast jeżeli przedstawiciele straży portowych będą chcieli się wypowiedzieć, to proszę o sygnalizowanie. Bardzo proszę, pan poseł Rzońca, a później pan poseł Oświęcimski.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, z materiału, który został nam dostarczony, wynika, że w lipcu odbyło się ważne spotkanie fachowców związanych z ochroną portów, w wyniku którego zostały przekazane ministrom pewne rekomendacje oraz została zawarta umowa między ministrem spraw wewnętrznych i ministrem infrastruktury, który ma wychodzić z nowymi rozwiązaniami legislacyjnymi. Chciałem zapytać, czy od tego czasu pojawiły się jakieś nowe przepisy, czy była jakaś nowelizacja ustawy, czy coś wpłynęło do Sejmu, zostało wydane jakieś nowe rozporządzenia, czy po prostu były rekomendacje i na tym się na razie skończyło? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Wójcik (PO):

Dziękuję. Mam zapisanego pana posła Oświęcimskiego, pana posła Zielińskiego. Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos? Rozumiem, że na razie nie. Panie pośle, proszę bardzo.

Poseł Konstanty Oświęcimski (PO):

Panie przewodniczący, mam pytanie do zarządu portów Szczecin i Świnoujście i do przedstawicieli portowej straży pożarnej, ponieważ z tego co wiem, ten sprzęt, który się znajduje w garażach, jest już trochę wiekowy, pochodzi z lat 80. Kiedyś był to rzeczywiście nowoczesny sprzęt, ponieważ w latach 80. „portówka" dysponowała najlepszym sprzętem, w Szczecinie i okolicy była angażowana do różnego rodzaju zdarzeń na terenie miasta, ale dzisiaj ten sprzęt jest już trochę wiekowy, o wiele słabszy od sprzętu PSP, gdzie co roku robione są zakupy. Mam pytanie, czy w najbliższym czasie planuje się zmianę sprzętu, wprowadzenie nowych pojazdów, czy są jakieś plany w tym zakresie? Wiem, że na terenie portu będą realizowane różne inwestycje ze środków unijnych, więc czy nie można byłoby gdzieś tego wpleść? Portowa straż pożarna w roku 2008 przeszła restrukturyzycję, ponieważ kiedyś w podziale bojowym było o wiele więcej pracowników, w tej chwili jest ich już trochę mniej, więc chodzi o to, żeby nie nastąpiła degradacja straży pożarnej, ponieważ brak wymiany sprzętu w odpowiednim czasie powoduje, że straż przestaje spełniać swoją funkcję, a wiem dobrze, że tam są samochody, które kiedyś naprawdę stanowiły czołówkę polskiej straży pożarnej, natomiast w tej chwili już to trochę odbiega od standardów. Oczywiście sprzęt i ludzie są, ale trzeba też czymś jeździć. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Wójcik (PO):

Dziękuję. Pan przewodniczący Zieliński.

Poseł Jarosław Zieliński (PiS):

Trochę chcę kontynuować wątki, które podjął mój poprzednik, pan poseł, bo znaczenie ochrony przeciwpożarowej dla bezpieczeństwa ludzi i sprzętu, mienia w portach i na statkach jest oczywiste. Chciałem skierować do pana ministra Stanisława Rakoczego swoje pytanie o status i kwalifikacje straży portowych w kontekście obecnych rozwiązań i ewentualnych rekomendacji, czy można by, jeśli trzeba oczywiście, jakoś to zmienić? Chodzi o to, jak wyglądają kwalifikacje funkcjonariuszy straży portowych w stosunku do kwalifikacji funkcjonariuszy PSP, jak one są sprawdzane? Chodzi także o status pracowników tych straży i ich uprawnienia w sytuacji, kiedy np. następuje redukcja – a były takie przypadki w ciągu 25-lecia, wcale nierzadkie, że następowały redukcje zatrudnienia na skutek restrukturyzacji, przekształceń w tym sektorze – co się wtedy dzieje z tymi, którzy w tych strażach dotąd pracowali, co im się oferuje, jakie mają możliwości? Moim zdaniem jest to istotne pytanie, choć już może trochę historyczne, bo większy niż obecnie problem z tym występował w przeszłości, ale może warto byłoby ten wątek przywołać. Jest też właśnie pytanie, czy te rozwiązania wystarczają, czy byłyby jakieś propozycje legislacyjne, a poza tym chciałbym także dopytać o certyfikowanie sprzętu, którego te straże używają – to jest właśnie ten wątek kontynuowany, poruszony przez pana posła, mojego poprzednika. Jak to zrobić, jak spowodować, żeby ten sprzęt był odpowiednio sprawny i nowoczesny, bo jeżeli chodzi o jednostki PSP, to wiemy, jak to wszystko wygląda, jak musi wyglądać, jak postępować, jakie są decyzje, jakie są przepływy finansowe itd., ale jak jest w przypadku straży portowych i straży, które zapewniają ochronę przeciwpożarową polskich statków? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Wójcik (PO):

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze jakieś głosy ze strony posłów? Nie widzę zgłoszeń, w takim razie proszę może najpierw pana ministra.

Podsekretarz stanu w MSW Stanisław Rakoczy:

Pytanie pana posła Rzońcy jest skierowane raczej do Ministerstwa Infrastruktury niż do nas, bo my nie widzieliśmy potrzeby zmiany obowiązującego prawodawstwa w tej dziedzinie. Natomiast jeżeli chodzi o kwalifikacje i poziom wyszkolenia strażaków zakładowych straży pożarnych, to z rozporządzenia Rady Ministrów wynika wprost, że musi on być taki sam, wymogi są identyczne jak w przypadku PSP i w tej dziedzinie nigdy nic się nie zmieniło. Jeżeli osoba zatrudniona w zakładowej straży pożarnej – obojętnie czy w porcie morskim, czy w jakiejś innej – odchodziła ze służby i wyrażała chęć podjęcia pracy w PSP, to miała absolutne pierwszeństwo, natomiast jeżeli nie wyrażała…,

bo w rozumieniu prawodawstwa te osoby nie były funkcjonariuszami PSP, tylko pracownikami danego zakładu.

Jeżeli chodzi o sprzęt i certyfikacje, to wymogi są również identyczne. Te certyfikacje robi nasz instytut w Józefowie i nie ma tu żadnych odstępstw, ulg ani lżejszego traktowania, a całość finansuje w tym przypadku zarząd portu, tak jak każdy zakład, który ma zakładową straż pożarną, tu nie ma szczególnych regulacji prawnych. Do tej pory nie trafiłem na problem ani na żaden sygnał w tej sprawie.

Przewodniczący poseł Marek Wójcik (PO):

Dziękuję. Proszę, pani minister.

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Panie przewodniczący, bardzo dziękuję za pytania. Jeżeli chodzi o pierwsze pytanie dotyczące legislacji, w nawiązaniu do spotkania i rekomendacji z lipca, to na dzień dzisiejszy nie mamy żadnych nowych przepisów w tym zakresie, natomiast prowadzimy w tej chwili zmiany do projektu ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej, w której znalazło się miejsce dla podstawy prawnej do wydania rozporządzenia, o którym wspominałam w swojej wypowiedzi, czyli bardzo ważnego rozporządzenia regulującego kwestie nadzoru administracji morskiej, nadzoru przeciwpożarowego organów administracji morskiej w portach i przystaniach morskich. Dzisiaj otrzymałam projekt tej ustawy, całkiem niedawno udało się nam po wielu miesiącach pracy wpisać te zmiany do ustawy o obszarach morskich do wykazu prac legislacyjnych rządu i to jest konkretny ruch legislacyjny w kierunku wydania rozporządzenia, bardzo ważnego, w którym będą określone procedury związane z nadzorem przeciwpożarowym organów administracji w polskich portach morskich, bo tak jak wspomniałam, na dzień dzisiejszy mamy ten nadzór, podstawa prawna nadzoru organów jest w jednym z punktów art. 42 ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej, ale to jest zdecydowanie niewystarczające. Stąd też nasze ostatnie działania w tym zakresie. Zresztą chciałabym też wspomnieć, że po jednym z raportów – to jest raport z grudnia, dotyczący jachtu motorowego Miss Alicja, który otrzymałam od przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich – po zbadaniu wypadku, który był związany z wystąpieniem pożaru na jachcie motorowym Miss Alicja, co miało miejsce w porcie w Gdańsku, bardzo poważnie podchodzę do rekomendacji PKBWM, która wskazuje rozważenie wprowadzenia *lex specialis* do ustawy o ochronie pożarowej. Chodzi o takie przepisy, które regulowałyby kwestie dotyczące przygotowania portu do sytuacji zagrożenia pożarem, do wprowadzenia wymagań dotyczących planu działania w przypadku pożaru obiektu portowego i statku morskiego – w tym właśnie statku oczekującego przy nabrzeżu, oczekującego na kotwicowisku, bo niekoniecznie stojącego bezpośrednio przy nabrzeżu, jak również takiego statku, który wchodzi lub wychodzi z portu morskiego, a także wymagań w zakresie infrastruktury zapewniającej dostęp do portu czy jednostek systemu ochrony zdrowia i innych kwestii. Szczegółowa analiza tego raportu nie pozostawia żadnych wątpliwości, że tego typu normy powinny się znaleźć w obowiązującym porządku prawnym, natomiast żeby je dobrze sformułować, to konieczna jest współpraca pomiędzy MIiR a MSW oraz wszystkimi organami, które są zaangażowane czy byłyby zaangażowane w realizację tych projektowanych na razie jeszcze *de lege ferenda* przepisów. Mamy zatem konkretny plan działania na przyszłość i w najbliższym czasie będziemy jeszcze prowadzili rozmowy z MSW w celu określenia możliwości realizowania harmonogramu czy zamierzeń w kontekście projektowanych przepisów.

Przewodniczący poseł Marek Wójcik (PO):

Dziękuję bardzo. Jeżeli chodzi o przedstawicieli portów bądź straży pożarnych, czy ktoś z panów chciałby zabrać głos? Nie widzę zgłoszeń, więc nie będę panów wywoływał. Proszę bardzo.

Dyrektor ds. nadzoru majątkowego w Zarządzie Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Robert Sokulski:

Robert Sokulski, zarząd portów Szczecin i Świnoujście. Padło tu pytanie na temat uzupełniania sprzętu czy odnawiania sprzętu. Na ten rok jest planowany zakup nowego

średniego samochodu gaśniczego, dwa najstarsze idą do likwidacji, także w miarę możliwości staramy się, żeby ten sprzęt miał nie więcej niż 30 lat. Ale na pewno są wymagane spore nakłady, jeśli idzie o Szczecin i Świnoujście. To tyle.

Przewodniczący poseł Marek Wójcik (PO):

Dziękuję bardzo. Jeszcze pan przewodniczący Zieliński sygnalizował chęć zabrania głosu.

Poseł Jarosław Zieliński (PiS):

Jestem trochę niezadowolony z odpowiedzi pana ministra, bo się tak prześlizgnął nad moim pytaniem, jakby wszystko było oczywiste. Moim zdaniem tak oczywiste nie jest, bo moje pytanie o kwalifikacje, o status było jednak trochę głębsze i szersze, m.in. chodziło mi o to, że funkcjonariusze PSP podlegają rygorom służby, natomiast w tym przypadku mamy jednak pracowników straży zakładowych i inne są reguły ich zatrudnienia, inne są reguły pragmatyki zawodowej itd. Może wymagania są takie same, ale jak wygląda, panie ministrze, choćby potwierdzanie kwalifikacji w trakcie służby? PSP władztwa nad tym nie ma, tylko zakład, który…

Podsekretarz stanu w MSW Stanisław Rakoczy:

Z tego co mi wiadomo…

Poseł Jarosław Zieliński (PiS):

Ale nie skończyłem jeszcze, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MSW Stanisław Rakoczy:

A, przepraszam.

Poseł Jarosław Zieliński (PiS):

Naradzacie się, panowie, ale chciałbym, żebyście też słuchali, bo wtedy łatwiej się porozumieć. Może pan minister zechciałby trochę więcej mi o tym powiedzieć, albo teraz, albo w jakimś innym trybie, bo prawdę mówiąc, przypominam sobie sytuację sprzed dłuższego już czasu, kiedy pracownicy straży zakładowych likwidowanych zakładów – choćby stoczni – mieli oczekiwania, które nie zostały spełnione, choćby w kontekście emerytur, do których nie byli uprawnieni tak jak funkcjonariusze. Chodzi też o sprawność tych pracowników: Kto te kwalifikacje sprawdza, kto je potwierdza, jak wyglądają szkolenia, system szkoleń? Jak jest w PSP, to wiem, a jak jest w strażach zakładowych, np. portowych, nie wiem i dopytuję o to, żeby uspokoić się, że te służby są przygotowane w sposób pewny, profesjonalny do reagowania na zdarzenia, które mogą zaistnieć. Pewnie, że możemy zaklinać, że nie chcemy, żeby takie zdarzenia zaistniały – nikt nie chce, jasne – ale od tego są te formacje, żeby być przygotowanym do reagowania w sytuacjach zagrożenia. A ponieważ spędziłem kilka lat w Trójmieście, to mniej więcej wiem, jak funkcjonują, jak wtedy funkcjonowały porty i stocznie, i myślę, że sytuacja związana z ewentualnymi zagrożeniami jest tam specyficzna, dlatego trochę z troską o to pytam. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Wójcik (PO):

Dziękuję. Panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MSW Stanisław Rakoczy:

Panie pośle, z tego co mi wiadomo, żeby zostać pracownikiem, nie funkcjonariuszem, ale strażakiem zakładowej straży pożarnej, trzeba mieć takie same kwalifikacje jak w PSP, czyli są to absolwenci szkół pożarniczych – naszych szkół, szkoły głównej, szkoły aspirantów. Oni również biorą udział w przeróżnych kursach i szkoleniach organizowanych w ten sam sposób i przez tych samych ludzi, którzy szkolą strażaków PSP. Natomiast co do samego systemu szkoleń, kursów, to jeszcze poproszę pana gen. Leśniakiewicza.

Komendant główny PSP gen. bryg. Wiesław Leśniakiewicz:

To dotyczy w ogóle wszystkich zakładowych straży pożarnych, które dzisiaj funkcjonują na terenie kraju, zarówno portowych, jak i lotniskowych czy w zakładach szczególnego ryzyka, gdzie takie formacje zostały utworzone.

Zgodnie z ustawą o ochronie przeciwpożarowej i zgodnie z przepisami wykonawczymi do tej ustawy strażacy albo osoby podejmujące służbę w tych jednostkach muszą mieć

kompetencje, przygotowanie na tym samym poziomie co strażacy PSP. Inaczej mówiąc, mamy trzy obszary zarządzania, a właściwie wykonawcze. Na początku jest zawód strażaka i aby wykonywać ten zawód, trzeba mieć kompetencje związane z ukończeniem szkolenia wstępnego i uzupełniającego. Te szkolenia organizują tylko i wyłącznie ośrodki szkolenia PSP, natomiast od 1 stycznia 2014 r. te kompetencje są po stronie szkół PSP. Zatem żeby uzyskać status strażaka, trzeba ukończyć przynajmniej 5-miesięczny kurs podstawowy i wszystkie osoby, które są przyjmowane do zakładowych straży pożarnych, są kierowane na tego typu szkolenia do naszych szkół. Realizują to: Centralna Szkoła Państwowej Straży Pożarnej, dwie szkoły aspiranckie w Krakowie i Poznaniu i szkoła podoficerów w Bydgoszczy. Natomiast żeby wykonywać zadania związane z dowodzeniem na średnim poziomie, trzeba mieć oczywiście status technika pożarnictwa, który uzyskuje się po zdobyciu kwalifikacji w tych trzech wymienionych szkołach aspirantów PSP – Częstochowa, Kraków, Poznań. Bardzo często bywa tak, że osoby, które rozpoczynają pracę, kończą to szkolenie w systemie zaocznym, bowiem taką możliwość w naszych szkołach tworzymy. Jeżeli chodzi o kadrę dowódczą, to oczywiście muszą to być inżynierowie pożarnictwa lub osoby, które posiadają kwalifikacje odpowiadające statusowi inżyniera pożarnictwa. Na ten system pracuje Szkoła Główna Służby Pożarniczej, ale nie tylko, bowiem system jest stworzony w taki sposób, aby te kwalifikacje można było uzyskać poprzez odbycie innego rodzaju szkoleń doskonalących. Tak wyglądają szkolenia wyjściowe i kompetencje strażaków, którzy rozpoczynają służbę w tych wszystkich jednostkach specjalistycznych – nazwijmy to w ten sposób – bo portowa straż pożarna oprócz tego, że to są strażacy, to są również i marynarze, ale jeżeli chodzi o uzyskanie kwalifikacji marynarskich, to już jest zupełnie inny system i o to dbają ci, którzy prowadzą zakładowe straże pożarne, bo to są albo spółki indywidualne, albo przynależne do zarządów portów, to zależy jak jest zbudowana ta struktura. Tak więc oprócz tego wszystkie jednostki interwencyjne w Polsce, i ochotnicze, i zawodowe, mają swój system doskonalenia zawodowego i na tym się opiera cały proces utrzymywania określonego poziomu przygotowania operacyjnego, a leży to po stronie komendantów i zarządzających tymi jednostkami. Tak dzisiaj wygląda cały system szkolenia i przygotowania jednostek. Powiem szczerze, że PSP nie sprawuje bezpośredniego nadzoru nad tym, bo nie mamy ku temu kompetencji ani prawa. Jest to obowiązek tych, którzy te jednostki tworzą albo z nimi współpracują, ale jestem przekonany, że poziom przygotowania tych ludzi jest właściwy, bowiem osoby, które tym zarządzają, muszą respektować prawo, jakie dzisiaj obowiązuje. Nie ma takiej możliwości, aby strażak albo osoba rozpoczynająca służbę w portowej straży pożarnej miała inne kompetencje niż te, o których powiedziałem.

Natomiast jeżeli chodzi o cały proces restrukturyzacji, zmiany właścicielskiej, ewentualnie statusu tych strażaków, którzy pełnili służbę kiedyś, to proszę pamiętać – zresztą państwo tworzyliście to prawo – że w 1992 r., kiedy powstawała PSP, wszyscy pracownicy z tzw. zakładowych straży pożarnych mieli prawo złożyć deklaracje wstąpienia do PSP i w momencie, kiedy nastąpiła restrukturyzacja tychże zakładów, mieli pierwszeństwo przyjmowania do PSP i wielu z nich z tego skorzystało. Ale równocześnie, dzięki tym rozwiązaniom prawnym, mieli oni również prawo skorzystania z możliwości przejścia na emeryturę na podstawie przepisów obowiązujących w resorcie spraw wewnętrznych i wielu z tych ludzi, którzy nie podejmowali służby w PSP, a mieli określoną wysługę lat, skorzystało z tego przywileju. Natomiast wszyscy, którzy dzisiaj są przyjmowani do służb ratowniczych w zakładowych strażach pożarnych, jeżeli z różnych przyczyn po prostu wracają na rynek pracy, to w procesie naboru do PSP preferujemy tych pracowników, tzn. te osoby, które mają określone kompetencje, tak samo jak preferujemy dzisiaj osoby, które mają kompetencje strażaków ochotników czy też ratowników medycznych – oni mają niejako pierwszeństwo w przyjęciu do służby, pod warunkiem, że brak przeciwskazań zdrowotnych i sprawność fizyczna jest na odpowiednim poziomie, bo to jest element nieodzowny. Tyle tytułem mojego uzupełnienia, jeżeli chodzi o system szkolenia i przygotowania zakładowych służb ratowniczych.

Przewodniczący poseł Marek Wójcik (PO):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos? Nie widzę zgłoszeń, w związku z czym dziękuję bardzo pani minister i panu ministrowi za przedstawienie informacji, a panu generałowi i państwu za dyskusję.

Zamykam posiedzenie Komisji.